

Distr.: General
3 August 2015
Arabic
Original: English

الجمعية العامة



الدورة السبعون

البند ٢٠ من جدول الأعمال المؤقت*

التنمية المستدامة

دور النقل وممرات النقل العابر في ضمان التعاون الدولي من أجل
التنمية المستدامة

تقرير الأمين العام

موجز

عملاً بقرار الجمعية العامة ٦٩/٢١٣، يعرض هذا التقرير آراء الدول الأعضاء
والمنظمات الإقليمية والدولية ذات الصلة والكيانات التابعة لمنظمة الأمم المتحدة،
بما في ذلك اللجان الإقليمية، بشأن المسائل المتعلقة بتطوير النقل وممرات النقل العابر.

* A/70/150



الرجاء إعادة استعمال الورق

010915 310815 15-12476 (A)



أولا - مقدمة

١ - اتخذت الجمعية العامة، في دورتها التاسعة والستين، القرار ٢١٣/٦٩ بشأن دور النقل وممرات النقل العابر في ضمان التعاون الدولي من أجل التنمية المستدامة. وأقرت الجمعية العامة، في ذلك القرار، بما تظطلع به ممرات النقل والنقل العابر السليمة بيئيا والأمنة والفعالة والموثوقة والمتاحة بتكلفة معقولة من دور مهم في تيسير حركة السلع والأشخاص بفعالية ودعم النمو الاقتصادي المستدام وتحسين الرفاه الاجتماعي للأشخاص وتعزيز التعاون والتجارة بين البلدان على الصعيد الدولي، وسلمت بضرورة مواصلة التعاون الدولي من أجل التصدي للمسائل المتعلقة بالنقل وممرات النقل العابر بوصفها عنصرا مهما من عناصر التنمية المستدامة، ودعت الأمين العام إلى التماس آراء الدول الأعضاء والمنظمات الإقليمية والدولية المعنية والكيانات التابعة لمنظمة الأمم المتحدة، بما فيها اللجان الإقليمية، بشأن المسائل المتعلقة بتطوير النقل وممرات النقل العابر ونقل تلك الآراء إلى الجمعية العامة في تقرير موجز يعرضه عليها في دورتها السبعين.

٢ - وقد أُعدَّ هذا التقرير وفقا لذلك القرار. وهو يقدم موجزا لآراء الدول الأعضاء والمنظمات الإقليمية والدولية ذات الصلة والكيانات التابعة لمنظمة الأمم المتحدة، بما في ذلك اللجان الإقليمية، بشأن المسائل المتعلقة بتطوير النقل وممرات النقل العابر.

ثانيا - آراء الدول الأعضاء

٣ - تلقت الأمانة العامة تقارير من الاتحاد الروسي وأذربيجان وباراغواي وبروني دار السلام وتركمانيستان وتركيا وجورجيا.

٤ - ويتضمن هذا الفرع موجزا للآراء الواردة في تلك التقارير.

٥ - قدمت أذربيجان معلومات عن عملها في مجال النقل وممرات النقل العابر، والذي يشمل ما يلي:

(أ) مشاريع للهياكل الأساسية ذات أهمية دولية تنفذ من أجل زيادة إمكانات النقل العابر، مثل خط السكة الحديدية الجديد الرابط بين باكو وتبليسي وكارس، والذي يوفر خطا للسكك الحديدية يربط مباشرة بين أوروبا وآسيا عبر القوقاز. وانطلق أول قطار تجربي إلى الحدود التركية عبر جورجيا في ٢٦ كانون الأول/ديسمبر ٢٠١٤، واكتمل إنشاء نفق على الحدود بين تركيا وجورجيا. وقد أنشئ مجمع ميناء باكو التجاري البحري الدولي الجديد في أيلول/سبتمبر ٢٠١٤، لكفالة استخدام النقل المتعدد الوسائط على نطاق واسع،

وتيسير النقل البحري وزيادة قدراته في منطقة بحر قزوين، ووضع ميناء العبارات قيد التشغيل في إطار المرحلة الأولى من المشروع. ولا يزال العمل جارياً على إعادة بناء الهياكل الأساسية للسكك الحديدية والطرق الرئيسية وإمدادات الطاقة، وتحديث القاطرات والعربات، وزيادة عدد عربات السكك الحديدية، وتعديل نظم الاتصالات والإشارات وفقاً للمعايير الدولية. والعمل جارياً أيضاً على إعادة بناء طرق السيارات الدولية. ويجري حالياً تنفيذ أعمال الصيانة وإعادة البناء للطرق على حدود الدولة مع الاتحاد الروسي وجورجيا وجمهورية إيران الإسلامية وفقاً لمعايير المستوى التقني الأول؛

(ب) يجري حالياً وضع إطار تشريعي والاضطلاع بأنشطة أخرى في مجال سياسات النقل العابر، مثل إدماج شبكة النقل بأذربيجان في شبكة النقل العابرة لأوروبا في اتجاه الربط بين الشرق والغرب داخل الاتحاد الأوروبي. وفي مجال النقل، تعمل أذربيجان على تحقيق تعاون رفيع المستوى مع اللجنة الاقتصادية لأوروبا واللجنة الاقتصادية والاجتماعية لآسيا والمحيط الهادئ. وتقوم أذربيجان وتركيا وجورجيا وكازاخستان باتخاذ الخطوات المناسبة من أجل إنجاز مشروع "رياح الحرير" (Silk Wind)، وذلك بهدف إيجاد طرق منتظمة وتتسم بالكفاءة لقطارات نقل الحاويات عن طريق تقصير وقت النقل وتيسير خدمات الجمارك، إضافة إلى عملية النقل عموماً، على طول ممر النقل بين الشرق والغرب. وكان من المقرر إنشاء هياكل أساسية حديثة للطرق الرئيسية والفرعية على طول الخط الرابط بين باكو وتبليسي وباتومي وترابزون (١٣٥ ١ كيلومتراً) في إطار مبادرة الطريق الرئيسي النموذجي، التي طرحها الاتحاد الدولي للنقل بالطرق البرية. وقد صدقت أذربيجان على ١٥ من اتفاقيات اللجنة الاقتصادية لأوروبا واتفاقاتها بشأن النقل، والعمل جارياً للتصديق على ١٠ اتفاقيات واتفاقيات أخرى من اتفاقيات اللجنة واتفاقاتها، بما في ذلك ما يتعلق منها بالسكك الحديدية العابرة لأوروبا وطرق السيارات العابرة لأوروبا. وأقرت الجمعية الوطنية انضمام أذربيجان إلى الاتفاقية المتعلقة بالنقل الدولي بالسكك الحديدية، ويجري الاضطلاع بالتدابير ذات الصلة من أجل الانضمام إلى المنظمة الحكومية الدولية للنقل الدولي بالسكك الحديدية، وفيما يتعلق بالمسائل الإجرائية الأخرى الناشئة عن الاتفاقية.

٦ - وأشارت بروني دار السلام إلى أنها تؤيد الاقتراح المتعلق بالحاجة إلى التنسيق بين الوكالات والكيانات الحكومية المعنية بتيسير الطرق العابرة للحدود، إضافة إلى التعاون الدولي في معالجة مسائل النقل والمسائل العابرة للحدود بهدف تحقيق النقل المستدام. وتجري مناقشة هذه المسألة بفعالية في إطار رابطة أمم جنوب شرق آسيا وأعضاء منطقة النمو في جنوب شرق آسيا التي تضم إندونيسيا وبروني دار السلام والفلبين وماليزيا، والتي تدعم

تعزيز التكامل الاقتصادي الإقليمي بين الرابطة وأعضاء المنطقة. وباعتبار بروني دار السلام تمثل اقتصادا ذا سوق صغيرة، فإن الطرق العابرة للحدود على وجه الخصوص وسيلة هامة بالنسبة لها لتعزيز التجارة وزيادة كمية البضائع التجارية.

٧ - وقدمت جورجيا معلومات مفصلة عن إمكانات شبكة النقل لديها في مجال النقل العابر، وذلك على النحو التالي:

(أ) تُعدّ جورجيا، التي تقع في مفترق الطرق بين أوروبا وآسيا الوسطى، جسرا يربط بين عدة مناطق اقتصادية هامة، بما فيها الاتحاد الأوروبي ومنطقة القوقاز ورابطة الدول المستقلة وتركيا. وهي حلقة وصل رئيسية في أقصر طريق نقل عابر بين أوروبا الغربية وآسيا الوسطى لنقل النفط والغاز، إضافة إلى البضائع الجافة. وتؤدي خطوط أنابيب النفط والغاز الجورجية، وموانئ البلد على البحر الأسود، وطرقه الرئيسية، ومطاراته، ونظم السكك الحديدية فيه دورا متزايد الأهمية في الربط بين الشرق والغرب. ومن أجل تيسير نقل البضائع عن طريق الأراضي الجورجية، تواصل الحكومة الجورجية تحرير الأنظمة المتعلقة بالنقل الدولي، وتطوير هياكل النقل الأساسية، بما في ذلك الطرق والسكك الحديدية والموانئ والمطارات، وتبسيط إجراءات الجمارك وغيرها من الإجراءات الإدارية، وإدخال إصلاحات اقتصادية في هذا المجال؛

(ب) تتضمن الرؤية الطويلة الأجل لتطوير إمكانات النقل العابر في جورجيا ما يلي: الاندماج في شبكات النقل الدولية؛ وتطوير المرافق والخدمات اللوجستية؛ ودعم تطوير نظم النقل المتعدد الوسائط؛ وتحسين الهياكل الأساسية للنقل؛ وتحسين ظروف السلامة؛ ووضع تعريفات نقل تنافسية؛ واجتذاب تدفقات البضائع من مناطق الصين؛ وتهيئة أوضاع تنافسية في الممر؛ والانضمام إلى الاتفاقات الدولية؛ وتعزيز التعاون مع المنظمات الدولية؛

(ج) تتعاون حكومة جورجيا بنشاط في المشاريع الجاري تنفيذها مع المنظمات الدولية، مثل المفوضية الأوروبية، وبرنامج ممر النقل بين أوروبا والقوقاز وآسيا، واللجنة الاقتصادية لأوروبا، واللجنة الاقتصادية والاجتماعية لآسيا والمحيط الهادئ، والمنتدى الدولي للنقل، ومنظمة التعاون الاقتصادي في منطقة البحر الأسود، ومنظمة الديمقراطية والتنمية الاقتصادية، والاتحاد الدولي للنقل بالطرق البرية، والبنك الدولي، ومصرف التنمية الآسيوي، ووكالة التنمية الدولية التابعة للولايات المتحدة؛

(د) تشارك جورجيا بنشاط في المشروع الإقليمي المهم المتمثل في ممر النقل بين أوروبا والقوقاز وآسيا:

١' جورجيا عضو في ممر النقل بين أوروبا والقوقاز وآسيا منذ عام ١٩٩٣. وممر النقل بين أوروبا والقوقاز وآسيا هو برنامج مساعدة تقنية يهدف إلى تطوير ممر النقل بين أوروبا وآسيا عبر البحر الأسود وبحر قزوين، وبلدان جنوب القوقاز وآسيا الوسطى. والدول الأعضاء فيه هي أذربيجان وأرمينيا وأوزبكستان وأوكرانيا وإيران (جمهورية - الإسلامية) وبلغاريا وتركيا وجورجيا ورومانيا وطاجيكستان وقيرغيزستان وكازاخستان ومولدوفا. وتممر شبكات النقل التابعة للممر عبر أراضي بلدان تزخر بالموارد المعدنية وإمدادات الطاقة. وقد أثر تطوير النقل العابر في تلك البلدان في نمو الإنتاج والعمالة في تلك المناطق؛

٢' منذ تدشين ممر النقل بين أوروبا والقوقاز وآسيا في عام ١٩٩٣، ممول البرنامج ٨٠ مشروعاً، بما في ذلك أكثر من ٦٠ مشروعاً للمساعدة التقنية و ١٤ مشروعاً للاستثمارات. وعزز قدرة البلدان الشريكة على الوصول إلى الأسواق الأوروبية والعالمية من خلال طرق بديلة للنقل، مما زاد الاستقلال الاقتصادي والسياسي للبلدان المعنية. ويشمل إطار التعاون مجالات النقل البحري، والطيران، والطرق والسكك الحديدية، وأمن النقل، والهياكل الأساسية للنقل. ويسهم الإطار في التعاون الإقليمي فيما بين البلدان الشريكة، ويساعد في اجتذاب الدعم من المؤسسات المالية الدولية والمستثمرين من القطاع الخاص؛

٣' يمثل الاتفاق الأساسي المتعدد الأطراف للنقل الدولي من أجل استحداث ممر للنقل بين أوروبا والقوقاز وآسيا، الموقع عام ١٩٩٨ في أذربيجان، الوثيقة الرئيسية لممر النقل، حيث وضع الأساس القانوني لتطوير العلاقات الاقتصادية واتصالات التجارة والنقل في المنطقة. وتشارك جورجيا بنشاط في مشاريع المساعدة التقنية في إطار ممر النقل، وتعمل على تيسير وضع أساس تشريعي. وتسهم جورجيا أيضاً في تعزيز التعاون فيما بين بلدان البحر الأسود، واقترحت إلحاق مرفق تقني جديد بالاتفاق الأساسي المتعدد الأطراف بشأن التشغيل المشترك للسكك الحديدية والعبارات التي تربط بين الأطراف في الاتفاق الأساسي المتعدد الأطراف للبحر الأسود وبحر قزوين،

الذي هو الآن قيد التفاوض. ووقع المرفق التقني الجديد في ٢٩ كانون الثاني/يناير ٢٠١٥.

(هـ) تشمل المشاريع الجارية في إطار ممر النقل بين أوروبا والقوقاز وآسيا ما يلي:
 '١' مشروع السلامة والأمن البحريين الثاني - يمثل هذا المشروع الممول من الاتحاد الأوروبي استجابة لاهتمام الاتحاد الأوروبي بتعزيز التعاون في مجال توفير السلامة والأمن البحريين وحماية البيئة البحرية عن طريق توفير الخبرة التقنية والدعم للبلدان الأعضاء في ممر النقل بين أوروبا والقوقاز وآسيا. وتمثل الأهداف العامة للمشروع في تحقيق الاتساق بين تشريعات الشركاء والإطار التنظيمي للاتحاد الأوروبي، ودعم مواصلة التصديق على الاتفاقيات الدولية للمنظمة البحرية الدولية ومنظمة العمل الدولية في مجال السلامة والأمن البحريين وتنفيذ تلك الاتفاقيات، وتحسين نوعية وتنسيق الإدارات البحرية في البلدان الشريكة في منطقتي البحر الأسود وبحر قزوين؛

'٢' مشروع السلامة على الطرق الثاني - تتمثل الأهداف العامة للمشروع في دعم تنفيذ خطة العمل الإقليمية للسلامة على الطرق التابعة لمشروع ممر النقل بين أوروبا والقوقاز وآسيا، وكفالة أن يعزز نظام النقل في الممر بنشاط سلامة وأمن وحماية المستخدمين والممتلكات وعمامة الجمهور والبيئة، حيثما قد يكون أي منهم ذا صلة بالنظام أو متأثراً به، ومساعدة البلدان على تعزيز القدرة المؤسسية؛

'٣' المشروع الثاني لحوار النقل وقابلية التشغيل البيئي للشبكات - الهدف الرئيسي للمشروع هو تعزيز العلاقات الاقتصادية والروابط التجارية وروابط النقل بين الاتحاد الأوروبي والبلدان المشاركة في البرنامج: أذربيجان وأرمينيا وأوزبكستان وأوكرانيا وإيران (جمهورية - الإسلامية) وبلغاريا وتركمانستان وتركيا وجورجيا ورومانيا وطاجيكستان وقيرغيزستان وكازاخستان ومولدوفا. ومن شأن هذا المشروع أن يساهم في وضع وتنفيذ إجراءات إقليمية متعلقة بالسياسات في مجال النقل، مثل الأنشطة المضطلع بها بموجب خطة عمل ممر النقل بين أوروبا والقوقاز وآسيا ذات الصلة بتطوير الهياكل الأساسية، وتيسير النقل المتعدد الوسائط، ومواءمة تشريعات النقل؛

٤' تطوير ممر النقل بين بحر البلطيق والبحر الأسود - قامت أوكرانيا بصياغة اتفاق بشأن تطوير ممر النقل بين بحر البلطيق والبحر الأسود. والهدف من الاتفاق هو تطوير ممر النقل بين البلدان الأعضاء في الاتفاق. والأطراف في الاتفاق هي أذربيجان وإستونيا وأوكرانيا وبلغاريا وبولندا وبييلاروس وتركيا وجورجيا ولاتفيا ولتوانيا ومولدوفا. ومن شأن تنفيذ هذا المشروع أن يحسن التعاون في مجال النقل والتجارة فيما بين البلدان بتهيئة الظروف المناسبة لشركات النقل، وزيادة سلامة النقل، واجتذاب تدفقات شحن إضافية. وتقوم جورجيا حاليا باتخاذ الإجراءات الداخلية فيما يتعلق بالانضمام إلى الاتفاقية؛

٥' مشروع لاييس لازولي - شاركت حكومة جورجيا بنشاط في المشروع. وقد بدأت حكومة أفغانستان المشروع الذي توخى إبرام اتفاق تعاون في مجالات التجارة والمرور العابر والنقل بين حكومات أفغانستان وأذربيجان وتركمانستان وتركيا وجورجيا. وكان الهدف الرئيسي للمشروع تشجيع أجدى الطرق من الناحية التجارية للربط بين أفغانستان وأوروبا. ومن شأن هذا المشروع أن يكون بالغ الأهمية في تطوير إمكانات المرور العابر للبلدان الأعضاء، وفي اجتذاب مزيد من تدفقات الشحن في ممر النقل بين أوروبا والقوقاز وآسيا؛

(٩) وتشمل مشاريع الهياكل الأساسية الكبيرة ما يلي:

١' إنشاء ميناء أناكليا الجديد في مياه البحر الأسود العميقة. علقت حكومة جورجيا أهمية كبيرة على إنشاء ميناء بحري عميق جديد في أناكليا. ويتمتع ميناء أناكليا بالمزايا التنافسية التالية: الموقع الاستراتيجي؛ والقدرة على استقبال السفن من طراز باناماكس (Panamax)؛ ومركز جامع واحد لخيارات التسوق؛ والإجراءات البسيطة السريعة؛ والملاحة الآمنة طوال السنة. وكان تشييد الميناء الجديد مهما من الناحية الاستراتيجية، وسيؤدي إلى زيادة كبيرة في حركة البضائع عبر جورجيا. وسيبلغ الميناء تدريجيا قدرات مناولة حجمها ١٠٠ مليون طن من البضائع. وتبحث حكومة جورجيا أيضا إنشاء منطقة صناعية حرة في المنطقة المحاذية للميناء؛

٢' مشروع خط السكك الحديدية الجديدة بين باكو وتبليسي وكارس - يعد خط السكة الحديدية باكو - تبليسي - كارس ممرا جديدا يربط بين

خطوط السكك الحديدية الأذربيجانية والجورجية والتركية. وقد بدأ تنفيذ المشروع في عام ٢٠٠٨، وسوف ينتهي الجزء الرئيسي من البناء في الأراضي الجورجية في عام ٢٠١٥. وتضمن المشروع إعادة تأهيل وإعمار ١٧٨ كيلومترا من السكك الحديدية بين مارابدا وأخالكالاي، وإنشاء طريق سكك حديدية جديد من أخالكالاي إلى الحدود التركية. ومن شأن هذا المشروع أن يفتح بفعالية ممر سكك حديدية جديد من بحر قزوين إلى أوروبا، عبر تركيا. وسيكون هذا المشروع محركا هاما لأحجام النقل بصورة تدريجية في المستقبل ولبضائع الحاويات على وجه الخصوص. وقد انطلق القطار التجريبي في كانون الثاني/يناير ٢٠١٥؛

‘٣’ مشروع تحديث السكك الحديدية - يرتكز هذا المشروع على الخط الرئيسي الذي يمتد من تبليسي إلى البحر الأسود، وخاصة في محطتي بوتي وباتومي. وفي إطار هذا المشروع، تستهدف الشركة تحديث الهياكل الأساسية للسكك الحديدية والإمدادات الكهربائية بين تبليسي وباتومي، بما في ذلك منطقة واد جبلي طوله ٤٠ كيلومترا في جورجيا الوسطى، بهدف تحقيق سرعة ٨٠ كيلومترا في الساعة لقطار الركاب في منطقة الوادي، و ١٢٠ كيلومترا في الساعة على بقية الخط الرئيسي، بالمقارنة مع متوسط سرعة حالي يقدر بنحو ٥٥ كيلومترا في الساعة في منطقة الوادي، ونحو ٦٥-٩٠ كيلومترا في الساعة على بقية الخط الرئيسي؛

‘٤’ مشروع تحسين الطريق السريع بين الشرق والغرب - تقوم الحكومة الجورجية ببناء وإصلاح الطريق السريع بين الشرق والغرب وفقا للمعايير الدولية. وينطوي المشروع على توسيع الطريق السريع من ممرين إلى أربعة ممرات. وتطوير شبكة الطرق الجورجية قيد التنفيذ، وتضم المنظمات المانحة الدولية الداعمة لهذا العمل البنك الدولي، ومصرف التنمية الآسيوي، والوكالة اليابانية للتعاون الدولي، ومصرف الاستثمار الأوروبي، والمصرف الأوروبي للإنشاء والتعمير؛

(ز) وتشمل المشاريع الأخرى المتعلقة بممرات النقل والعبور ما يلي:

‘١’ منتدى طريق الحرير في تبليسي - سيعقد الاجتماع الأول للمنتدى يومي ١٥ و ١٦ تشرين الأول/أكتوبر ٢٠١٥ في تبليسي. وسوف يستكشف هذا الاجتماع مبادرات جديدة لتعزيز الشراكة في أربعة مجالات

تعاون رئيسية، وهي: النقل والطاقة والتجارة والتواصل فيما بين الشعوب. وليس طريق الحرير فكرة جديدة. غير أن المهمة بعيدة المنال. ويتزايد باستمرار مستوى الاعتماد الاقتصادي والسياسي والثقافي المتبادل بين بلدان المنطقة، وتصبح الفرص والتحديات أكثر تشابهاً بشكل تدريجي. وتظهر اقتصادات بلدان المنطقة اتجاهها واعداد نحو التحسن؛ غير أن المنافسة على الموارد الطبيعية والتراعات على الحدود والخلافات حول القيم تدق الميزد من أسافين الاختلاف بين البلدان والمناطق دون الإقليمية في جميع أنحاء القارة؛

٢' الحزام الاقتصادي لطريق الحرير الجديد - تشارك جورجيا في المشروع، الذي شرعت فيه الصين. وأنشئ صندوق طريق الحرير في شباط/فبراير ٢٠١٥. وبلغ تمويل الصندوق ٤٠ بليون دولار، وقد خصص لدعم مشاريع البنية التحتية للنقل واللوجستيات والطاقة في الدول المشاركة في المشروع. وسيسهل تنفيذ المشروع نقل البضائع بين الدول المشاركة في المشروع وبين المناطق، وسيعزز العلاقات التجارية والاقتصادية. ومن شأنه أيضا اجتذاب استثمارات إضافية وإيجاد فرص عمل جديدة وتعزيز تنمية الدول المشاركة؛

٣' نقل البضائع بالسكك الحديدية من الصين إلى جورجيا - جرى في شباط/فبراير ٢٠١٥ نقل البضائع بالسكك الحديدية لأول مرة من الصين إلى جورجيا. وكان المشروع نتيجة للتعاون الوثيق بين أذربيجان وجورجيا والصين وكازاخستان. وأمكن بفضل القطار الحديدي بين آسيا والقوقاز تخفيض زمن العبور بمعدل الخمس بالمقارنة مع النقل البحري. وعلى سبيل المثال، إذا تطلب النقل البحري من الصين ٤٠-٤٥ يوماً، فستصل شحنة النقل إلى جورجيا في ٩ أيام عبر طريق السكك الحديدية الجديد.

٨ - وأشارت باراغواي إلى أنها انضمت إلى مجلس الهياكل الأساسية والتخطيط في أمريكا الجنوبية، وهو منتدى التكامل الإقليمي والهياكل الأساسية لاتحاد أمم أمريكا الجنوبية. وأنشئ المجلس في كانون الثاني/يناير ٢٠٠٩ للمشاركة في مناقشات سياسية واستراتيجية موجهة نحو إدماج البنية التحتية الإقليمية للدول الأعضاء في الاتحاد من خلال المشاورات والتقييم والتعاون والتخطيط، ومن خلال تنسيق الجهود والربط بين البرامج والمشاريع. واعتمد النظام الأساسي ولائحة المجلس في كانون الأول/ديسمبر ٢٠٠٩، مما مهد الطريق

أمام مبادرة تكامل الهياكل الأساسية الإقليمية في أمريكا الجنوبية. وفي عام ٢٠١١، عمل المجلس على وضع خطة عمل استراتيجية (٢٠١٢-٢٠٢٢) وخطة عمل لإدماج المشاريع ذات الأولوية. وكانت المشاريع التالية، التي ترتبط ارتباطاً وثيقاً بتحسين ممرات العبور في باراغواي وتنطوي على استثمارات مشتركة، من بين أهم المشاريع المدرجة في جدول الأعمال: ممر السكك الحديدية باراناغوا - أنتوفاغاستا الذي يربط بين المحيطين (الأرجنتين وباراغواي والبرازيل وشيلي)؛ وطريق الربط فوز دو إغواتشو - سيوداد ديل إيسيتي - أسونسيون - كلوريندا؛ وخط لنقل التيار الكهربائي قدرته ٥٠٠ كيلوفولت يربط بين إيتاييو وأسنسيون وياسيريتا؛ وتحسين ظروف الملاحة في أنهار حوض لا بلاتا؛ وطريق السكك الحديدية الذي يربط بين باراغواي والأرجنتين وأوروغواي؛ ومعبّر إنفانتي ريفارولا - كانيادا أورورو الحدودي (باراغواي وبوليفيا (دولة - المتعددة القوميات).

٩ - وذكرت تركيا أنها، تمثياً مع السياسة الخارجية المتعددة الأبعاد والقائمة على المبادئ والإنسانية المنحى، ووفقاً للأهمية التي تعلقها على التعاون الإقليمي والعالمي، تتخذ الخطوات اللازمة، بوصفها نتيجة طبيعية لحالتها الجغرافية الفريدة، من أجل إقامة روابط نقل بديلة بين أوروبا وآسيا بهدف استيعاب ارتفاع حركة شحن البضائع بين آسيا وأوروبا. وبغية تحقيق التعاون الدولي في مجال ممرات النقل والعبور، على النحو المشار إليه في قرار الجمعية العامة ٢١٣/٦٩، تنفذ تركيا مشاريع طرق برية وسكك حديدية بديلة لتحسين البنية التحتية للنقل عبر الحدود، سعياً في نهاية المطاف إلى تعزيز الازدهار ومستويات المعيشة لشعوب جميع البلدان المعنية، بطريقة شاملة للجميع.

١٠ - وذكرت تركمانستان أن تطوير هياكل النقل الأساسية الوطنية، ودمجها في شبكات النقل والاتصالات الدولية، من المسائل ذات الأهمية القصوى، من حيث دورها البارز في تمكين الدول من المشاركة في عمليات التنمية العالمية. وقد وضعت تركمانستان رؤيتها الخاصة للمشاركة مع المجتمع الدولي في ميدان النقل. و الهدف الرئيسي من تلك الرؤية هو وضع نماذج للشراكة العملية المتعددة الأطراف التي لها ما يبررها من الناحية العلمية في قطاع النقل، وهيئة مجموعة من الظروف القانونية والمؤسسية والاقتصادية والتقنية والظروف الأخرى اللازمة لتعزيز وتحسين كفاءة النقل واتصالات المرور العابر على الصعيد الدولي.

١١ - وتقتصر تركمانستان التوصيات السياسية التالية المتعلقة بممرات النقل والمرور العابر:

(أ) تطوير قدرات النقل باستمرار، وبدء وتنفيذ مشاريع النقل الدولية والإقليمية الرئيسية؛

(ب) دفع جهود الروابط الإقليمية من منظور طويل الأجل. ويجب أن يُنظر إلى التنوع، وهو مفهوم رئيسي تقوم عليه استراتيجيات النقل في الدول، باعتباره عاملاً حاسماً في تشكيل البنية التحتية للنقل القاري المتعدد الوسائط؛

(ج) من أهم المهام إدماج نظم النقل في الدول على نحو متسق في شبكة الاتصالات الدولية. ومن بين النتائج المتوقعة من هذه الجهود إنشاء مراكز لوجستيات النقل اللازمة للنقل المتعدد الوسائط. وسوف تعمل ممرات النقل الجديدة على توسيع نطاق سوق خدمات النقل. وهذا يتطلب، بدوره، سياسة تسويق نشطة للتجارة الخارجية، وتحقيق الحد الأمثل من الرسوم الجمركية المفروضة مع البلدان المشاركة في ممرات النقل الدولية، واعتماد نظام مرن للأفضليات الجمركية؛

(د) مواصلة تحديد شبكة ممرات نقل متكاملة متعددة الوسائط دولية وإقليمية وأقليمية، وإضفاء طابع رسمي على هذه الشبكات من خلال اعتماد اتفاقات دولية وإقليمية جديدة؛

(هـ) إجراء تحليل للممرات من أجل تحديد العوائق المادية وغير المادية على أساس أفضل الممارسات الدولية؛

(و) وضع وتنفيذ استراتيجيات وخطط عمل وطنية لتطوير مرافق النقل والمرور العابر الدولية، مع التركيز بشكل خاص على تيسير النقل وتبسيط إجراءات عبور الحدود واعتماد تكنولوجيات لوجستيات النقل الحديثة. وكفالة أن تكون الاستراتيجيات وخطط العمل الوطنية منسقة على نحو جيد مع الدول المجاورة؛

(ز) تطوير الهياكل الأساسية للنقل والهياكل الداعمة بطريقة تتسم بالاتساق والترابط، وذلك من أجل توفير روابط النقل والتجارة على الصعيد الدولي؛

(ح) التعجيل بعملية الانضمام إلى اتفاقات واتفاقيات الأمم المتحدة المتعلقة بالنقل وتنفيذها على نحو فعال على الصعيد الوطني؛

(ط) توسيع نطاق المشاركة في الاتفاقات الإقليمية والمتعددة الأطراف بشأن النقل والمرور العابر والتجارة، بهدف تسريع النمو الاقتصادي؛

(ي) كفالة التنفيذ الفعال لاتفاقات واتفاقيات الأمم المتحدة، والاتفاقات الإقليمية والثنائية المتعلقة بتيسير النقل والمرور العابر والتجارة، حسب الاقتضاء، بهدف خفض أسعار النقل والوقت الذي يستغرقه؛

(ك) مواصلة العمل من أجل التشغيل البيئي للهياكل الأساسية للنقل والمعدات الدارحة على السكك الحديدية، ولا سيما في المناطق المتجاورة، عن طريق المواءمة بين الأنظمة التقنية على أساس القواعد والمعايير الدولية، بما في ذلك ما يرد في اتفاقات الأمم المتحدة واتفاقياتها؛

(ل) دعم البلدان في تحديد الموارد، بما في ذلك زيادة استخدام مشاريع الشراكة بين القطاعين العام والخاص، لتمويل تطوير شبكات النقل وممرات النقل الرئيسية؛

(م) بناء القدرات وتنفيذ الإصلاحات القانونية والتنظيمية والسياساتية من أجل هئية بيئة مؤاتية لزيادة الاستثمار العام والخاص في الهياكل الأساسية للنقل؛

(ن) حشد التمويل من المؤسسات المالية الدولية والمصارف الإقليمية للتنمية من أجل تنفيذ مشاريع تطوير الهياكل الأساسية الوطنية على طول ممرات النقل؛

(س) مساعدة البلدان النامية، لا سيما البلدان النامية غير الساحلية، على تنمية قدراتها على تجهيز مشاريع بنية تحتية واسعة النطاق وراجعة، وعلى استكشاف آليات تمويل مبتكرة لتلك المشاريع، بما في ذلك إقامة الشراكات بين القطاعين العام والخاص، حيثما يكون ذلك مناسباً؛

(ع) تعزيز تطوير صناديق الهياكل الأساسية الإقليمية وجمعيات الاستثمار التجارية مع إمكانية إدراج الاستثمارات من البلدان الأخرى والشركات عبر الوطنية والمستثمرين من القطاع الخاص من أجل تنفيذ المشاريع الاستثمارية المشتركة، وزيادة كفاءة استخدام الهياكل الأساسية للنقل والدعم؛

(ف) تشجيع المزيد من التكامل الإقليمي من خلال تعزيز التجارة والنقل والمرور العابر على الصعيد الإقليمي. وتعزيز مواءمة استراتيجيات النقل الإقليمية، بهدف تعزيز أوجه التآزر وتدعيم قدرة ممرات النقل على المنافسة على الصعيدين الإقليمي والعالمي وتعزيز سلاسل الإمداد الدولية؛

(ص) تشجيع زيادة مشاركة البلدان النامية غير الساحلية في مشاريع النقل الدولية وفي اتفاقات التكامل الثنائية والإقليمية في مجالات التجارة والنقل والمرور العابر؛

(ق) الترويج لإطلاق الشراكة العالمية من أجل النقل المستدام والبدء فيها في عام ٢٠١٦، بمشاركة الحكومات والمنظمات الدولية والأعمال التجارية، بوصفها آلية مبتكرة متعددة الأطراف لتطوير ومواءمة النقل في سياق العولمة؛

- (ر) تيسير وضع وتنفيذ استراتيجيات النقل الوطنية والإقليمية الرامية إلى الإسهام بصورة عملية في الأبعاد الاقتصادية والاجتماعية والبيئية للتنمية المستدامة؛
- (ش) تشجيع إنشاء شبكات نقل فعالة بتكلفة معقولة بغية الحد من الفقر، واتخاذ تدابير ترمي إلى التخفيف من الآثار السلبية للنقل على الصحة والبيئة؛
- (ت) كفاءة تنمية قطاع النقل على نحو أشمل، بوسائل منها إدراج الطرق الريفية في برامج تطوير شبكات الطرق على نطاق أوسع؛
- (ث) تعزيز النقل العام باعتباره عنصرا مهما من عناصر التنقل وتنمية السياحة على طول ممرات النقل الدولي؛
- (خ) الاضطلاع بأنشطة على كل من الصعيد الوطني ودون الإقليمي والإقليمي والعالمي لمتابعة واستعراض برنامج عمل فيينا لصالح البلدان النامية غير الساحلية للعد ٢٠١٤-٢٠٢٤؛
- (ذ) تعميم مراعاة برنامج عمل فيينا في الاستراتيجيات الإنمائية الوطنية والقطاعية لكفاءة تنفيذها بفعالية؛
- (ض) إنشاء آليات تنسيق وطنية في البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية، حسب الاقتضاء؛
- (أ أ) وضع خطط وطنية وإقليمية وتنفيذها من أجل تحسين السلامة على الطرق على امتداد ممرات العبور البري الدولية، تمشيا مع الخطة العالمية لعقد العمل من أجل السلامة على الطرق؛
- (ب ب) تكثيف الجهود الرامية إلى ضمان الأمن ومكافحة الهجرة غير القانونية وغير ذلك من الأنشطة غير المشروعة والإرهاب في جميع ممرات النقل الدولية وفي جميع وسائل النقل؛
- (ج ج) تكثيف التعاون من أجل الوقاية من الكوارث الطبيعية والناجمة عن النشاط البشري ومنعها في ممرات النقل وتنفيذ المشاريع البيئية المشتركة المتعلقة بالنقل.
- ١٢ - وأشار الاتحاد الروسي إلى أن إحدى المسائل في مجال النقل بالسكك الحديدية على الصعيد الدولي هي تهيئة الظروف المواتية لعبور قطارات الركاب حدود الدول بكفاءة. وهذه مسألة يستعصي حلها بسبب ضرورة التفاوض بشأن اتفاقات تأخذ في الاعتبار مصالح ركاب القطارات على الصعيد الدولي وشركات السكك الحديدية وهيئات الرصد الحكومية.

وفي الوقت الراهن، تنظم هذه المسائل بموجب الاتفاقية الدولية لتسهيل عبور المسافرين وأمتعتهم للحدود بواسطة السكك الحديدية المؤرخة ١٠ كانون الثاني/يناير ١٩٥٢، والتي تحدد المبادئ الأساسية لعمل المراكز الحدودية، واستعراض العمليات، وإنشاء نظام جمركي، وتبسيط الرقابة الجمركية. ومع ذلك، ففي حين أن أغلبية البلدان المشاركة لم تصدق على الاتفاقية (لم تنضم إليها سوى ١٠ دول) من جهة، وأنها قد فقدت جدواها بسبب دخول اتفاقات أحدث منها حيز النفاذ من جهة أخرى، فإن التطورات في مجال النقل وفي تشريعات الدول بشأن القضايا المتعلقة بعبور الحدود، من جهة أخرى، قد هيأت بيئة مؤاتية لوضع صك قانوني حديث من أجل تيسير عبور الحدود في نقل الركاب بالسكك الحديدية الدولية.

١٣ - وفي الدورة السادسة والسبعين للجنة النقل الداخلي التابعة للجنة الاقتصادية لأوروبا، التي عقدت في جنيف في شباط/فبراير ٢٠١٤، اقترح الاتحاد الروسي النظر في هذه المسألة. وأيد المشاركون هذه المبادرة، وأخذ قرار بإنشاء فريق عامل غير رسمي، تحت رعاية الأمم المتحدة، لإعداد مشروع اتفاقية بشأن تسهيل عبور المسافرين وأمتعتهم للحدود بواسطة السكك الحديدية. وأعد الاتحاد الروسي مخططاً تمهيدياً للاتفاقية الجديدة، أقره المشاركون في الفريق العامل غير الرسمي.

١٤ - ونظر الفريق العامل في اجتماعه الثاني، المعقود في نيسان/أبريل ٢٠١٥، في المشروع الأولي لاتفاقية بشأن تسهيل عبور حدود الدول في نقل الركاب والأمتعة والبضائع بالسكك الحديدية الدولية، الذي قدمه الاتحاد الروسي، والذي يستند إلى مبادئ الوثيقة الإطارية، ولا يتضمن أي تفاصيل مفصلة أو شروطاً للتعاون الثنائي والمتعدد الأطراف بين البلدان. وعندما ينتهي وضع المشروع في صيغته النهائية، فسيقدم للمناقشة في الاجتماع الاستشاري الثامن المشترك بين الوكالات بشأن تسهيل عبور الحدود في الشحن الدولي ونقل الركاب بالسكك الحديدية، التابع لمنظمة التعاون بين هيئات السكك الحديدية، والمقرر عقده في أيلول/سبتمبر ٢٠١٥ في غدانسك، بولندا.

١٥ - وتعمل شركة السكك الحديدية الروسية والأكاديمية الروسية للعلوم على استحداث ووضع مفهوم "مشروع ضخمة" جديد لتكوين حزام أوروبي آسيوي، يكتسي أهمية بالغة في تنمية صناعة السكك الحديدية في أوروبا وآسيا. وسيستند المشروع إلى نظام شامل للبنى التحتية، ويجمع بشكل مرّن بين شبكات النقل والطاقة والاتصالات السلكية واللاسلكية. ومن السمات الرئيسية لتكوين الحزام التنمية الاجتماعية والاقتصادية العالمية للبلدان والمناطق على أساس التضامن. وينبغي الإشارة إلى أن البنى التحتية لبدء الأعمال والأساس اللوجستي لتنفيذ مفهوم المشروع قد أنشئت وتعمل بفعالية:

(أ) تقوم السكك الحديدية الروسية بتنفيذ برنامج لإنشاء مضلع شرقي متكامل، يشمل السكك الحديدية بين بايكال وأمور، والسكك الحديدية العابرة لسيبيريا، وهو جزء لا يتجزأ من ممر النقل بين الشرق والغرب؛

(ب) بفضل تحديد شريحة من السكك الحديدية بين خاسان (الاتحاد الروسي) وراجين (جمهورية كوريا الشعبية الديمقراطية) وبناء محطة شحن تابعة للسكك الحديدية الروسية في ميناء راجين، أنشئ مسار جديد لتسليم السلع في الاتجاهين بين البلدان في منطقة آسيا والمحيط الهادئ وأوروبا، مروراً عبر أراضي جمهورية كوريا الشعبية الديمقراطية؛

(ج) الزيادة في الشحنات العادية بين شونغكينغ، بالصين، ودويسبرغ، بألمانيا (استخدم هذا المسار أكثر من ٤٩٠ قطار حاويات)، إضافة إلى استخدام خطاب الشحن بموجب القواعد المشتركة الموحدة المتعلقة بعقد النقل الدولي للبضائع بالسكك الحديدية/الاتفاق بشأن الاتصالات المتعلقة بالنقل الدولي للبضائع بالسكك الحديدية (٩٤ قطار حاويات)، أدت إلى استمرار تطوير وتحسين سلاسل الإمدادات من الصين إلى أوروبا؛

(د) كان إنشاء الشركة الموحدة للنقل واللوجستيات، بمبادرة من شركات السكك الحديدية في الاتحاد الاقتصادي للمنطقة الأوروبية الآسيوية (السكك الحديدية للاتحاد الروسي، وشركة كازاخستان تيمير جولي، والسكك الحديدية لبيلاروس)، خطوة هامة في تعزيز الصلات الأوروبية الآسيوية وتوسيع نطاقها. وتشمل الشركة أكبر شركات التشغيل في الدول الثلاث المعنية. ويشكل هذا المشروع، حتى الآن، المشروع الكبير الوحيد في الاتحاد الاقتصادي للمنطقة الأوروبية الآسيوية، وبدأ تشغيله الكامل منذ ١ كانون الثاني/يناير ٢٠١٥.

ثالثاً - آراء الدول الأعضاء والمنظمات الإقليمية والدولية المعنية والكيانات التابعة لمنظومة الأمم المتحدة، بما فيها اللجان الإقليمية

١٦ - تلقت الأمانة العامة إسهامات من اللجنة الاقتصادية لأمريكا اللاتينية ومنطقة البحر الكاريبي، ومنظمة العمل الدولية، ومؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية (الأونكتاد)، وبرنامج الأمم المتحدة للمستوطنات البشرية (مؤئل الأمم المتحدة)، ومكتب الممثل السامي المعني بأقل البلدان نمواً والبلدان النامية غير الساحلية والدول الجزرية الصغيرة النامية، وبرنامج الأغذية العالمي، ومنظمة الصحة العالمية.

١٧ - ويرد في هذا الجزء موجز للآراء الواردة في الإسهامات.

١٨ - أشارت اللجنة الاقتصادية لأمريكا اللاتينية ومنطقة البحر الكاريبي إلى أن أداء شبكات النقل الوطنية والإقليمية عامل أساسي لتحقيق أهداف التنمية المستدامة وبشكل، في الحالة الخاصة بمنطقة اللجنة الاقتصادية، عاملاً أساسياً للتقدم نحو تحقيق قدر أكبر من المساواة الاقتصادية والاجتماعية. وحققت منطقة اللجنة الاقتصادية تقدماً كبيراً في تطوير ممرات النقل الإقليمية ومعالجة المسائل المتعلقة بالمرور العابر. وتمثل أحد الأنشطة الأساسية لمبادرات التكامل الرئيسية في المنطقة تطوير شبكات هياكل النقل الأساسية الإقليمية و/أو إنشاء أو تحسين الإطار العادي للنقل الدولي وعمليات المرور العابر^(١). وإضافة إلى ذلك، فإن معظم البلدان الأعضاء في اللجنة الاقتصادية أطراف متعاقدة في الاتفاقات الإقليمية والعالمية، مما يسهل النقل الدولي وعمليات المرور العابر^(٢).

١٩ - وهناك بعض التحديات، مثل انعدام الهياكل الأساسية أو انخفاض نوعيتها، وعدم كفاءة الإجراءات المتعلقة بعبور الحدود، والاستعمال المحدود عموماً لوسائل النقل الأكثر استدامة (السكك الحديدية والنقل المائي الداخلي) وأوجه القصور في تصميم السياسات العامة القائمة وتنفيذها. وفي هذا السياق، تتمثل الأولوية الحالية للجنة الاقتصادية في مساعدة البلدان على المضي قدماً نحو تحسين السياسات العامة الوطنية المتعلقة باللوجستيات والتنقل وتقديم المساعدة التقنية لمبادرات التكامل الإقليمي في وضع استراتيجية إقليمية في هذا المجال. ويشكل النهج المتكامل والمستدام المتبع في معالجة قضايا النقل على الصعيدين الوطني والإقليمي ركيزة أساسية للتعاون الدولي في مجال النقل وممرات العبور.

٢٠ - وينبغي تحديد ممرات النقل الدولية وتصميمها وتنفيذها، مع مراعاة المزايا التنافسية لكل وسيلة من وسائل النقل وتلبية الاحتياجات من البنى التحتية والإطار التنظيمي والمؤسسي للخدمات التي توفرها تلك الممرات. وينبغي أن تشارك في الجهود المبذولة في هذا المجال جميع الجهات المعنية على الصعيدين الدولي والوطني. ولا بد من تناول أبعاد التنمية المستدامة الثلاثة جميعها بطريقة متوازنة. ويجب وضع سياسات متكاملة ومستدامة متعلقة باللوجستيات والتنقل على الصعيدين الوطني والإقليمي من أجل توفير أساس متين لنجاح التعاون الدولي في مجال النقل وممرات العبور.

(١) بما في ذلك اتحاد أمم أمريكا الجنوبية، ومنظومة التكامل لأمريكا الوسطى، ومشروع أمريكا الوسطى للتكامل والتنمية، ورابطة أمريكا اللاتينية للتكامل، والسوق الجنوبية المشتركة، وجماعة دول الأنديز.

(٢) ترد لمحة عامة عن المبادرات والاتفاقات الإقليمية ذات الصلة بالنقل والمرور العابر في وثيقة اللجنة الاقتصادية لأمريكا اللاتينية ومنطقة البحر الكاريبي المعنونة "مستقبل تيسير التجارة والنقل: الآثار المترتبة على اتفاق منظمة التجارة العالمية بشأن تيسير التجارة"، في (2014) 5/333 (5/2014) *FAL Bulletin*, No. 333 (Santiago, Chile, 2014).

٢١ - وشددت منظمة العمل الدولية على أن قطاع النقل يستخدم العديد من العمال، في طائفة واسعة من الفئات الوظيفية. كما أن قدرة القطاع على التكيف والاستدامة، بما في ذلك في مجال تنمية النقل وممرات النقل العابرة، تتوقف على توفير ظروف عمل لائقة للعاملين في القطاع. وينبغي عدم إهمال الجوانب الاجتماعية لقطاع النقل في الجهود الرامية إلى تحقيق التكامل والتعاون الاقتصاديين على الصعيد الإقليمي. وتنصب الجهود الرئيسية التي تبذلها منظمة العمل الدولية على تعزيز الحوار الاجتماعي، والسلامة والصحة المهنية في مكان العمل، والتوازن بين الجنسين في القوى العاملة، وتحسين ظروف العمل، وتحليل علاقات العمل وأثرها على توفير العمل اللائق.

٢٢ - وتشمل الأنشطة التي تضطلع بها وحدة النقل والقطاعات البحرية التابعة لإدارة السياسات القطاعية في منظمة العمل الدولية ما يلي:

(أ) الاجتماع القطاعي بشأن السلامة والصحة في قطاع النقل البري (١٢-١٦ تشرين الأول/أكتوبر ٢٠١٥) - سيكون الغرض من الاجتماع أن تناقش الهيئات الثلاثية مسائل السلامة والصحة ذات الأولوية المتعلقة بالنقل البري للمسافرين والبضائع، بهدف اعتماد استنتاجات بشأن وضع البرامج في المستقبل والاسترشاد بها في رسم السياسات المتعلقة بالموضوع المختار على كل من الصعيد الدولي والإقليمي والوطني. وستجري أيضا مناقشة مسألة تعزيز أدوات مكافحة فيروس نقص المناعة البشرية/الإيدز ومدونة قواعد ممارسات تعبئة وحدات نقل البضائع، المشتركة بين المنظمة البحرية الدولية ومنظمة العمل الدولية واللجنة الاقتصادية لأوروبا؛

(ب) دليل الحوار الاجتماعي في قطاع السكك الحديدية لعام ٢٠١٥ - يرمي الدليل إلى توفير معلومات أساسية موجزة عن التطورات الحديثة العهد في القطاع، وأن يكون بمثابة دليل عملي أساسي للشروع في الحوار الاجتماعي؛

(ج) اجتماع الخبراء الثلاثي لتحديث مدونة منظمة العمل الدولية لقواعد الممارسات المتعلقة بالسلامة والصحة في الموانئ (تشرين الأول/أكتوبر ٢٠١٦) - سيعقد الاجتماع لاستعراض وتحديث مدونة منظمة العمل الدولية لقواعد الممارسات المتعلقة بالسلامة والصحة في الموانئ؛

(د) برنامج تطوير مهارات عمال الموانئ في محطات تخزين السواحب، ٢٠١٥-٢٠١٧ - يعتمد البرنامج على التجارب السابقة والمواد التدريبية القائمة للمحطات التي تعالج الشحنات السائبة. وسيتمكن الحكومات وسلطات الموانئ من وضع خطط فعالة

ومنهجية لتدريب عمال الموانئ بهدف تحسين الأداء في مناولة البضائع، وظروف العمل وممارساته، وسلامة عمال الموانئ في محطات السواحب ورفاههم؛

(هـ) مدونة قواعد ممارسات تعبئة وحدات نقل البضائع، المشتركة بين المنظمة البحرية الدولية ومنظمة العمل الدولية واللجنة الاقتصادية لأوروبا - توفر المدونة المعلومات والمشورة إلى الأطراف المعنية على طول سلسلة التوريد وتوسّع نطاق المبادئ التوجيهية لتعبئة وحدات نقل البضائع لعام ١٩٩٧؛

(و) مجموعة المواد المتعلقة بمكافحة فيروس نقص المناعة البشرية/الإيدز - أعدت هاتان المجموعتين بالتعاون مع شركاء آخرين، بعنوان "القيادة من أجل التغيير: مجموعة أدوات تدريبية بشأن فيروس نقص المناعة البشرية/الإيدز لقطاع النقل البري" في عام ٢٠٠٨ وبالعنوان "في المسار الصحيح: مجموعة أدوات تدريبية بشأن فيروس نقص المناعة البشرية/الإيدز لقطاع النقل البري" في عام ٢٠١٠.

٢٣ - وذكر الأونكتاد أن البنية التحتية للنقل والخدمات، بما في ذلك النقل والخدمات على طول ممرات النقل، تقع في صميم سلاسل التوريد الدولية، والتجارة، والعولمة. ولكن تحقيق المنعة والاستدامة لها يمكن أن يتقوض بشكل كبير بفعل العوامل البيئية، من قبيل تقلب المناخ وتغيره. ولذلك، فإن تكييف نظم نقل بضائع الشحن للتواءم مع آثار تغير المناخ، وبناء قدرتها على التأقلم مع المناخ، أمر لا غنى عنه وينبغي أن يشكل جزءاً لا يتجزأ من استراتيجيات إدارة ممرات النقل.

٢٤ - وأشار الأونكتاد إلى أن إمكانية التحول إلى النقل المستدام يمكن أن تحقق، بحلول عام ٢٠٥٠، وفورات قيمتها ٢٠ تريليون دولار في مجال الاستثمارات في البنية التحتية للنقل البري العالمي وتكاليف الصيانة. وفيما يخص البنية التحتية لنقل بضائع الشحن ونظمه، بما في ذلك النقل على طول ممرات النقل، فإن معايير الاستدامة والمنعة لا بد أن تؤخذ في الاعتبار في المراحل الأولى من استثمار البنية التحتية والمعدات، والتطوير وتخطيط المشتريات. وتكتسي زيادة مستويات الاستثمار وتنويع مصادر التمويل أهمية حاسمة في هذا الصدد. ويتطلب تعميم مراعاة معايير الاستدامة والمنعة في عمليات نقل بضائع الشحن والتخطيط لتطوير الممرات، والسياسات وقرارات الاستثمار، وجود نهج قائم على تعدد أصحاب المصلحة.

٢٥ - وفي عام ٢٠١٢، وضع الأونكتاد الصيغة النهائية لمجموعة أدوات بشأن تطوير الممرات من أجل إدارة عمليتي النقل عبر الحدود والنقل العابر، حيث نُفّذت في ممرّي نقل عابر، هما الممر الأوسط في شرق أفريقيا وممر ألماتي - بيشكيك - دوشانبي في آسيا

الوسطى. وقد نُظمت حلقات عمل إقليمية لبناء القدرات في كلتا المنطقتين، وكذلك أُقيم تدريب في مجال بناء القدرات الوطنية في البلدان التي تعبرها هذه الممرات. وتمّ وضع ثلاثة أدلة متعلقة بممرات النقل والعبور: واحدٌ بشأن منهجية تطوير المجموعات، وآخر بشأن تحليل ممرات العبور، والثالث بشأن منهجية إدارة سلسلة الإمدادات من حيث تطبيقها على ممرات العبور، وأُدججت في مجموعة الأدوات. وتشكّل مجموعة الأدوات جزءاً من أنشطة مشروع تنفذه اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لآسيا والمحيط الهادئ، بالتعاون مع الأونكتاد واللجنة الاقتصادية لأفريقيا، ويتعلق ببناء قدرات سلطات المراقبة ومتعهدي النقل من أجل تحسين كفاءة النقل عبر الحدود في البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر.

٢٦ - وأشار برنامج الأمم المتحدة للمستوطنات البشرية (مؤئل الأمم المتحدة) إلى أن الغاية من ممرات النقل والعبور هي تعزيز النمو الاقتصادي على كل من الصعيد المحلي والإقليمي والدولي؛ وتعزيز الربط فيما بين المدن والشعوب والموارد؛ وتيسير التجارة بين المناطق ودخل كل منطقة، وتمكين البلدان غير الساحلية من الوصول إلى منافذ دولية من قبيل الموانئ. ويمكن أن تخدم ممرات النقل والعبور ولايات قضائية متعددة، والنقل المحلي والأجنبي والمرور العابر. وعلى الطرق المحلية، تؤدي الممرات الحضرية دوراً رئيسياً في حركة الأشخاص داخل المدينة، والمناطق المحيطة بالمناطق الحضرية، والمناطق الريفية الداخلية.

٢٧ - وتؤدي ممرات النقل والعبور دوراً رئيسياً في تحقيق التكامل الإقليمي والتعاون الدولي، وتعزيز التجارة المحلية والوطنية والإقليمية والدولية. ويحتاج تطوير ممرات النقل والعبور إلى وجود مصدر سريع وموثوق للتمويل لبدء العمل في تطوير الممرات، وتيسير الاستثمار في الممر وجميع ما يتصل به من خدمات، مثل الرصد والتقييم. ويشترك القطاع العام بشكل أساسي في توفير البنية التحتية ومهام التنظيم على طول الممر، ويمكن لأطراف فاعلة من القطاع الخاص المشاركة في تمويل عمليات ممرات النقل والعبور وتقديم العون لها، بأساليب منها توفير الشركات الناقلة ومرافق النقل. ولذلك تكتسب الشراكات بين القطاعين العام والخاص أهمية كبيرة لحسن أداء ممرات النقل.

٢٨ - ويجدد وقت المرور العابر وتكلفته، ومرونة الجداول الزمنية وموثوقيتها على طول ممرٍ ما نوعية الخدمات المقدمة ومستوى الميزة التنافسية على الممرات الأخرى. ويؤدي توافر النقل المتعدد الوسائط على طول ممرٍ عبورٍ ما إلى تحسين الخيارات المتاحة له والنطاقات السعرية التي يمكن استخدامها في توفير السلع والخدمات، حسب الطلب واتجاهات السوق. كما يؤدي ضعف التواصل، وقصور العمليات البنينة أو انعدامها، ومحدودية فرص الوصول إلى الأسواق أمام موردي الأسواق، إلى بروز أوجه قصور في الممرات الدولية. ويشكل

الإصلاح الجمركي وتيسير التجارة على الصعيدين الإقليمي والدولي عنصرين رئيسيين في تحسين أداء الممرات. ويتعين إدخال تغييرات على إدارة البنية التحتية للممرات والمنافذ وعقد المواصلات الداخلية ونقاط النقل والنقاط الحدودية، من أجل تحسين كفاءة الممرات والبنية التحتية الداعمة.

٢٩ - ويتيح إشراك أصحاب المصلحة في تطوير الممرات اعتماد المشاريع من قِبَل جهات مختلفة صاحبة مصلحة، والاطلاع على معارف الشعوب الأصلية فيما يتعلق بإنشاء واقتراح إنشاء طرق، وسهولة صياغة الأهداف والمقترحات في إطار السياسات المتصلة بالمشاريع، وسهولة تنفيذ المشاريع. وبناء على ذلك، فسيُتخذ نهج متكامل في العملية برمتها. ويتمتع هذا النهج بمحظوظ أوفر للنجاح من أي استثمار في الممرات. ويُطبق ميثاق الأمم المتحدة حول النقل المستدام، بالتعاون مع شركاء في مختلف أنحاء العالم، من قبيل المشروع المتعلق بحلول النقل المستدام في مدن شرق أفريقيا.

٣٠ - وأشار مكتب الممثل السامي المعني بأقل البلدان نمواً والبلدان النامية غير الساحلية والدول الجزرية الصغيرة النامية إلى أن البلدان النامية غير الساحلية تواجه تحديات خاصة مرتبطة بعدم وجود منفذ لها على البحر، وتتفاقم تلك التحديات بسبب البعد عن الأسواق الرئيسية، وعدم كفاية البنية التحتية، والمعايير الحدودية المعقدة، والعوائق اللوجستية التي تحول بينها وبين المشاركة الكاملة في الأسواق العالمية. كما تعتمد البلدان النامية غير الساحلية أيضاً في تجارتها وترباطها على جيرانها من بلدان المرور العابر. وتزيد مكانم الضعف البنيوي ومحدودية القدرات الإنتاجية لهذه البلدان من تقييد جهودها التنموية. ويؤدي ارتفاع تكاليف النقل إلى تآكل القدرة التنافسية لتلك البلدان ويشكل أكبر عائق أمام زيادة حجم التجارة وتحقيق إمكانية الوصول المتكافئ إلى الأسواق العالمية.

٣١ - وتتسم البنية التحتية الفعالة لممرات النقل والعبور بأهمية حاسمة في تحسين ربط البلدان النامية غير الساحلية، وحفز التكامل الإقليمي، وتيسير التجارة، مما يؤدي إلى الاندماج الفعال في الاقتصاد العالمي وتطوير سلاسل الإمداد العالمية والإقليمية. وتُوفّر شبكة الطرق الرئيسية الآسيوية، وشبكة الطرق الرئيسية عبر أفريقيا، وشبكة السكك الحديدية العابرة لآسيا، الترابط في المناطق المعنية. بيد أن تلك الشبكات تعاني من تدني نوعية البنية التحتية وانعدام الروابط. ومن المهم سد الروابط الناقصة على طول ممرات النقل في المناطق التي تضم بلدانا نامية غير ساحلية، من أجل تحسين الترابط فيما بينها، وبهدف سد الثغرات القائمة في البنية التحتية. وهذا يتطلب جميع مصادر التمويل الممكنة.

٣٢ - وتكتسي التحسينات المدخلة على البنية التحتية غير المادية وتيسير التجارة نفس الأهمية في حفز زيادة سرعة وكفاءة التجارة في البلدان النامية غير الساحلية، وسلاسة أداء ممرات العبور. ويؤدي تنفيذ الإجراءات المحددة لبرنامج عمل فيينا لصالح البلدان النامية غير الساحلية للعقد ٢٠١٤-٢٠٢٤، من بين جملة أمور أخرى، إلى تيسير إقامة نظم فعالة للنقل العابر، وزيادة التكامل الإقليمي، ويساعد على إدماج البلدان النامية غير الساحلية في نظام التجارة العالمية. ويقدم برنامج عمل فيينا عددا من التوصيات الهامة ويتيح أساساً للعمل فيما يتعلق بحاجة البلدان النامية غير الساحلية إلى إقامة بنية تحتية للنقل تتسم بالكفاءة والاستدامة، وتعزيز التصنيع والتنوع، وتحويل اقتصاداتها هيكلياً، وبناء القدرات.

٣٣ - وأقرّ برنامج الأغذية العالمي بالدور الهام لممرات النقل والعبور السليمة بيئياً والأمنة والفعالة والموثوقة والميسورة في دعم النمو الاقتصادي المستدام، وتحسين الرعاية الاجتماعية للسكان. ويساعد النقل والممرات، ولا سيما في الدول الهشة وفي أعقاب حالات الطوارئ، على دعم أو استعادة الأمن الغذائي والتغذية، وخلق سبل لكسب العيش أو إعادة بناء تلك السبل، والحد من المخاطر، وتمكين الأشخاص والمجتمعات المحلية والبلدان من تلبية احتياجاتها الغذائية والتغذوية.

٣٤ - وتمشيا مع ولاية برنامج الأغذية العالمي المتمثلة في القضاء على الجوع والفقر، والأنشطة المنفذة من خلال العمليات الخاصة، فإن البرنامج يشارك حالياً في إقامة ممرات النقل والعبور للتعجيل بنقل المساعدة الغذائية، سواء أكانت الأغذية مقدمة من برنامج الأغذية العالمي أم من غيره. وفي العادة، تتضمن تلك العمليات أعمالاً في مجالي اللوجستيات والبنية التحتية، وهي مصممة للتغلب على المعوقات التنفيذية. وتكون العمليات الخاصة قصيرة الأجل، وعادة ما تكون متممة لعمليات الطوارئ أو مشاريع إعادة التأهيل الأطول أمداً.

٣٥ - وتشكّل العملية الخاصة للطرق الفرعية في جنوب السودان، التي بدأ العمل بها في آذار/مارس ٢٠١١، من أجل دعم عملية طوارئ جنوب السودان التي ينفذها برنامج الأغذية العالمي، مثالا على الكيفية التي يسهم بها عمل البرنامج في ممرات النقل والعبور في مكافحة الجوع ودعم النمو الاقتصادي المستدام. ويتلخص الهدف الرئيسي للعملية الخاصة للطرق الفرعية في إتاحة وصول منتجات المزارع إلى الأسواق، عن طريق إصلاح الطرق الريفية في المناطق ذات الإمكانيات الزراعية. وتشمل فوائد مشاريع شق الطرق هذه ما يلي: (أ) زيادة الإنتاج الزراعي، الذي يدعمه تحسين وصول المنتجات والمدخلات الزراعية إلى الأسواق؛ (ب) إيجاد فرص العمل لأفراد المجتمعات المحلية، وحيثما أمكن، لصالح المرأة؛

(ج) تحسين إمكانية الحصول على التعليم والصحة والوصول إلى المراكز الإدارية، وبصفة عامة، تيسير تنفيذ المشاريع التنموية؛ (د) تحسين إمكانية وصول برنامج الأغذية العالمي، وغيره من الجهات الفاعلة الإنسانية، إلى المجتمعات المحلية الضعيفة؛ (هـ) توفير التدريب والدعم للمتقاعدين الوطنيين من أجل زيادة قدرة القطاع الخاص على إجراء التصليحات والقيام بأعمال الصيانة مستقبلاً؛ (و) تعزيز قدرات الموظفين الوطنيين والحكوميين في الدول. وتُعدُّ الاستدامة وتنمية القدرات اعتبارين هامين في تصميم عمليات الطرق الفرعية وتنفيذها، لأن الطريق لا يُعتبر مستداماً ما لم يكن ممكناً صيانته محلياً.

٣٦ - ولاحظت منظمة الصحة العالمية الإشارة الواردة في قرار الجمعية العامة ٢١٣/٦٩ إلى القرارات الأخيرة للجمعية العامة للأمم المتحدة المتعلقة بالسلامة على الطرق^(٣)، وعقد العمل من أجل السلامة على الطرق ٢٠١١-٢٠٢٠، والمؤتمر الثاني المقبل الرفيع المستوى العالمي المعني بالسلامة على الطرق، المقرر عقده في يومي ١٨ و ١٩ تشرين الثاني/نوفمبر ٢٠١٥ في البرازيل.

٣٧ - ولم يطرأ على عدد الوفيات على المستوى العالمي الناجمة عن حوادث المرور على الطرق انخفاض كبير في السنوات العشر الماضية. وفي الوقت الراهن، تحتل حوادث المرور على الطرق المرتبة التاسعة بين الأسباب الرئيسية للوفاة على الصعيد العالمي، ويُتوقع لها أن تحتل المرتبة السابعة بين الأسباب الرئيسية للوفيات بحلول عام ٢٠٣٠. وتشكل حوادث المرور على الطرق السبب الرئيسي لوفيات الشباب الذين تتراوح أعمارهم بين ١٥ عاماً و ٢٩ عاماً. وعلى الصعيد العالمي، تقدّر منظمة الصحة العالمية عدد الأشخاص الذين توفوا بسبب حوادث المرور على الطرق بـ ١,٢٤ مليون شخص في عام ٢٠١٠. ووفقاً لبيانات البنك الدولي، تشير التقديرات إلى أن تكلفة حوادث المرور على الطرق تزيد على ١ ٨٠٠ بليون دولار من دولارات الولايات المتحدة، أو ما نسبته ٣ في المائة من إجمالي الناتج المحلي، على الصعيد العالمي، بحيث تبلغ الخسائر الاقتصادية في البلدان المنخفضة الدخل والبلدان المتوسطة الدخل ما يعادل نسبة ٥ في المائة من إجمالي الناتج المحلي، أو ١ ٠٠٠ بليون دولار في السنة.

٣٨ - وتوجد تدخلات ناجعة يمكن تنفيذها في ممرات النقل والعبور، حيث يمكنها أن تساعد في الحد من حجم الإصابات الناجمة عن حوادث المرور وآثارها على الصعيد العالمي. وتشمل تلك التدخلات مراقبة السرعة، والحد من حالات القيادة في حالة السكر، وتعزيز

(٣) القرارات ٣٠٩/٥٧ و ٩/٥٨ و ٢٨٩/٥٨ و ٥/٦٠ و ٢٤٤/٦٢ و ٢٥٥/٦٤ و ٢٦٠/٦٦ و ٢٦٩/٦٨.

البنية التحتية الطرقية. وفي حين أن ممرات النقل والعبور ذات أهمية لما تضطلع به من دور هام في حركة الأشخاص والبضائع، فإن أحد التحديات الرئيسية يتجلى في أن هذه الممرات تنحو إلى أنها قد تُنشأ مع إيلاء اهتمام ضئيل لسلامة العديد من المجتمعات المحلية والتجمعات السكنية التي تمر بها، ولسبيل الوصول الخاصة بتلك المجتمعات، وتحقيق تنميتها. وغالبا ما تمر الطرق الرئيسية العالية السرعة الواصلة بين المدن عبر القرى والبلدات والمدن من دون اتخاذ ما يكفي من تدابير لتخفيف زحام المرور. فيمكن لقصر النظر وضعف التخطيط للسلامة أن يزيدا من المخاطر التي يتعرض لها قاطنو التجمعات السكنية القائمة على طول تلك الممرات.